



Bruselas, 31.5.2017
COM(2017) 276 final

2017/0115 (CNS)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, en lo relativo a determinadas disposiciones en materia de impuestos sobre vehículos

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

Un sistema de transporte fiable y eficiente es esencial para el correcto funcionamiento del mercado interno y constituye un sector clave de la economía. Si bien el transporte por carretera desempeña el papel más importante en el sistema de transportes terrestres, no deja de ser fuente de una serie de desafíos socioeconómicos y medioambientales (por ejemplo, el cambio climático, la contaminación atmosférica, el ruido o la congestión). La tarificación vial puede desempeñar un papel fundamental en la incentivación de operaciones más eficientes y más limpias, y su diseño coherente es esencial para garantizar un tratamiento equitativo de los usuarios de la carretera y una financiación sostenible de las infraestructuras.

La Directiva 1999/62/CE¹ (conocida como la Directiva de la Euroviñeta) proporciona un marco jurídico detallado para la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras. La Directiva tiene por objeto eliminar las distorsiones de la competencia entre las empresas de transportes mediante una armonización gradual de los impuestos y el establecimiento de mecanismos equitativos de tarificación de las infraestructuras. Establece niveles mínimos de impuestos para los vehículos pesados de transporte de mercancías y especifica las modalidades de tarificación de las infraestructuras, incluida la diferenciación de los impuestos en función de la eficacia medioambiental de los vehículos.

Por naturaleza, los impuestos anuales sobre vehículos son pagos vinculados al hecho de que el vehículo está matriculado a nombre del contribuyente durante un periodo determinado, y, en cuanto tales, no reflejan ningún uso especial de la infraestructura. Por razones semejantes, los impuestos sobre vehículos no son eficaces a la hora de incentivar operaciones más limpias o más eficientes, ni para reducir la congestión. Por otra parte, los peajes, directamente vinculados al uso de la red viaria, están notablemente mejor concebidos para lograr estos objetivos.

La aplicación de impuestos sobre vehículos supone un coste que de momento ha de recaer en el sector, de todos modos, incluso si el cobro de los peajes es competencia de los Estados miembros. Así pues, los impuestos sobre vehículos pueden resultar un obstáculo para la introducción de los peajes.

En consecuencia, debe dejarse a los Estados miembros un margen mayor para reducir los impuestos sobre vehículos, más concretamente mediante la reducción de los valores mínimos establecidos en la Directiva 1999/62/CE. Con el fin de minimizar el riesgo de distorsiones de la competencia entre operadores de transporte establecidos en distintos Estados miembros, dicha reducción debe ser gradual.

Esta iniciativa contribuye al programa de adecuación regulatoria (REFIT) por aliviar la carga asociada a los impuestos mínimos para los vehículos pesados de transportes de mercancías.

¹ Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 187 de 20.7.1999, p. 42).

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La presente propuesta se presenta junto con otra propuesta destinada a resolver las deficiencias del capítulo III de la Directiva 1999/62/CE, relativo a los peajes y tasas, para cumplir mejor determinados objetivos de dicha Directiva. Esta última propuesta preconiza, entre otras cosas, la aplicación de peajes, es decir, una forma de cobro por el uso de la red viaria que está en relación con la distancia recorrida.

El mismo objetivo fundamental subyace en la presente propuesta, para modificar el capítulo II de la Directiva relativo a los impuestos aplicados a los vehículos pesados de transporte de mercancías. La modificación propuesta consiste en una reducción gradual de los valores mínimos a cero, concretamente en cinco fases que se aplicarán durante cinco años consecutivos y que serán equivalentes cada una al 20 % de los valores mínimos actuales. La intención es constituir un incentivo para pasar a la tarificación basada en la distancia de red viaria recorrida, es decir, la aplicación de peajes.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La iniciativa forma parte del empeño de la Comisión de crear una Unión de la Energía, y de una serie de propuestas relativas al transporte de bajo nivel de emisiones², incluida la revisión de la normativa relativa a las emisiones de CO₂ para turismos y furgonetas, propuestas para la certificación y el seguimiento y notificación de las emisiones de CO₂ de camiones y autocares, así como iniciativas afines en el ámbito del transporte por carretera, en particular sobre la revisión de la legislación en materia de sistemas de peaje electrónico interoperables y de las normas que rigen el mercado interior del transporte de mercancías por carretera y los servicios de autobús y autocar.

Los cambios propuestos se atienen a los objetivos fijados por la Comisión en su Libro Blanco de 2011 sobre el transporte³, que preconizaba el avance hacia la aplicación plena de los principios del «usuario pagador» y de «quien contamina paga», para garantizar una financiación más sostenible del transporte y de las infraestructuras.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

Las bases jurídicas de la Directiva 1999/62/CE son los artículos 71 y 93 del Tratado CE (actualmente artículos 91 y 113).

Las disposiciones de la Directiva afectadas por la presente propuesta corresponden a los impuestos aplicados a los vehículos pesados de transporte de mercancías, un ámbito al que se aplica el artículo 113 del TFUE.

Por lo que respecta a las modificaciones de otras disposiciones de la Directiva, estas están sujetas al artículo 91, apartado 1, del TFUE, y se abordan en la otra propuesta a que se ha hecho referencia anteriormente.

² COM(2016) 501 final: Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones

³ COM(2011) 144 final: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

La UE comparte con los Estados miembros la competencia para regular en el ámbito del transporte conforme a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 2, letra g), del TFUE, y en el ámbito del mercado interior de conformidad con el artículo 4, apartado 2, letra a), del TFUE. Sin embargo, solo la Unión es capaz de llevar a cabo la reducción gradual de los valores mínimos vigentes que ella misma ha fijado.

Sin la intervención de la UE, los Estados miembros seguirían estando obligados a aplicar el tipo mínimo del impuesto de vehículos incluso aunque hubieran introducido o quisieran introducir un instrumento más adecuado para cobrar los costes de las infraestructuras, directamente relacionado con el uso individual de la infraestructura. Esta obligación les impediría compensar al sector del transporte de mercancías, en la misma proporción, mediante reducciones de los impuestos sobre vehículos, por los costes potencialmente mayores vinculados a la introducción de dicho instrumento respecto de los vehículos pesados.

- **Proporcionalidad**

La medida propuesta solo contribuye a lograr los objetivos establecidos, principalmente a la aplicación coherente de los principios de «quien contamina, paga» y «usuario pagador», y no va más allá de lo necesario para tal fin.

La modificación deseada del capítulo II es necesaria para permitir a los Estados miembros reducir de forma gradual los impuestos aplicados a los vehículos pesados de transporte de mercancías.

- **Elección del instrumento**

Como el acto jurídico que se ha de modificar es una Directiva, el acto de modificación debería adoptar, en principio, la misma forma.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / control de calidad de la legislación existente**

En 2013 la Comisión publicó su evaluación de la Directiva 1999/62/CE⁴. En enero de 2014 se publicó una evaluación externa titulada «*Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995*»⁵. Estas evaluaciones señalaron diversos problemas relacionados con cobro a los vehículos pesados de transporte de mercancías por el uso de la red de carreteras en el actual marco legislativo. Todos esos problemas se abordan en una propuesta paralela para la modificación del capítulo III de la Directiva, mientras que la presente iniciativa se centra únicamente en facilitar la aplicación de la tarificación basada en la distancia.

Aunque 24 Estados miembros han implementado alguna forma de tarificación vial y hay una tendencia hacia la aplicación, en toda la red, de sistemas de peaje basados en la distancia, esta transición se realiza lentamente y persisten las incoherencias en toda la Unión. La evaluación descubrió grandes disparidades en las políticas nacionales de tarificación vial y concluyó que

⁴ Evaluación *ex post* de la Directiva 1999/62/CE modificada relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (SWD (2013) 1 final).

⁵ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

la falta de armonización del tipo de tasas (viñetas de base temporal o peajes en función de la distancia) y del tipo de tecnologías utilizadas para recaudar las tasas da lugar a una complicación administrativa y a costes adicionales, tanto para las autoridades públicas como para los usuarios.

En 2013, la Comisión publicó un resumen de medidas, incluidos los impuestos sobre vehículos, que internalizan o reducen las externalidades del transporte⁶.

- **Consultas con las partes interesadas**

Las consultas de las partes interesadas se atuvieron a las normas mínimas para la consulta de las partes interesadas establecidas en la Comunicación de la Comisión de 11 de diciembre de 2002 (COM (2002) 704 final).

Se utilizaron consultas tanto abiertas como específicas y diferentes herramientas de consulta.

1. Se organizó una consulta pública abierta normal en línea durante 12 semanas a través del sitio web «Tu voz en Europa» basada en cuestionarios.

La consulta pública abierta se desarrolló del 8 de julio al 5 de octubre, y también se aceptaron contribuciones después de cerrado el plazo. Los cuestionarios se basaban en los problemas señalados por la evaluación e incluían preguntas sobre la equidad de la tarificación de la red vial (impuestos y tasas).

La Comisión recibió 135 respuestas a los cuestionarios, así como 48 documentos adicionales. Las respuestas cubrían una gran variedad de grupos interesados, como empresas de transporte (el 42 %), consumidores / usuarios (el 14 %), autoridades públicas (el 13 %), sector de la construcción (el 7 %), asociaciones de transporte público (el 4 %) y proveedores de servicios/soluciones de peaje (el 4 %).

2. La consulta dirigida a partes interesadas y especialistas específicos tuvo lugar a lo largo del proceso de evaluación de impacto y constó de:

- a) Una serie de seminarios temáticos con partes interesadas y Estados miembros organizados por la Comisión durante septiembre y octubre de 2015.
- b) Una conferencia sobre las iniciativas del transporte por carretera el 19 de abril de 2016.
- c) Entrevistas con 21 partes interesadas seleccionadas a partir de necesidades de datos específicas, realizadas por el contratista que elaboró el estudio de apoyo de la evaluación de impacto.

Resumen de las aportaciones recibidas y uso de los resultados.

La mayoría de los encuestados para la OPC manifestaron que los diferentes sistemas de impuestos y tasas podían provocar distorsiones del mercado, por lo que apoyaban la armonización en la UE.

Algunas partes interesadas opinaron que la imposición fiscal sobre los vehículos, por un lado, y las tasas por el uso de la red vial, por otro, equivalían a una doble carga. Las partes

⁶ SWD(2013) 269 final, *Report in accordance with Article 11 (4) of Directive 1999/62/EC*.

interesadas opinaban que la armonización de las normas sobre la tarificación de la carretera a nivel de la UE sería una solución ideal, ya que crearía una competencia leal, en lugar de favorecer a las empresas de países donde la imposición es más baja.

Muchos de los interesados entrevistados hicieron hincapié también en que cualquier incremento de los costes como consecuencia de pagos más elevados por el uso de la red viaria debería ser compensado mediante reducciones en otros impuestos relacionados con el transporte.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

La definición del problema se basó en evaluaciones, recurriendo en parte a asesoramiento técnico externo (*Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995, Update of the Handbook on external costs of transport*⁷), complementadas con estudios adicionales.

Además, en 2012 se realizó un estudio sobre medidas para internalizar los costes externos del transporte⁸.

Se contó con la asistencia de un contratista externo que realizó un estudio de apoyo para la evaluación de impacto,⁹ que se completó en abril de 2017.

- **Evaluación de impacto**

La iniciativa cuenta con el respaldo de una evaluación de impacto que ha recibido el dictamen favorable del Comité de Control Reglamentario. Las observaciones se han tenido en cuenta en la evaluación de impacto revisada, con las adaptaciones explicadas en el anexo I del informe de evaluación de impacto. Se estudiaron cuatro opciones estratégicas, que reflejan un nivel creciente de intervención reguladora, en el que cada opción se va apoyando en la precedente (de OP1 a OP4). Las medidas relativas a los impuestos se analizaron conjuntamente con las relacionadas con la tarificación vial.

La primera medida estratégica (OP1) incluye cambios legislativos para actualizar solo algunas disposiciones de la Directiva y la ampliación de su campo de aplicación a los autobuses y autocares, así como a las furgonetas, minibuses y turismos, con el fin de resolver todos los problemas señalados. Los cambios se refieren a la actualización de los criterios del capítulo III de la Directiva (peajes y tasas). El capítulo II no se vería afectado.

La opción OP2 incluye la eliminación gradual de las tasas de base temporal aplicadas a los vehículos pesados de transporte de mercancías con el fin de dar respuesta a los problemas relativos a las emisiones de CO₂ y contaminantes mediante un mayor recurso al cobro basado en la distancia.

⁷ Ricardo-AEA et al (2014), *Update of the Handbook on External Costs of Transport* (Actualización del manual sobre los costes externos del transporte): http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁸ CE Delft et al., 2012, “*An inventory of measures for internalising external costs in transport*” (Inventario de medidas para internalizar los costes externos en el transporte), http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁹ Ricardo et al. (2017), *Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC* (Estudio de apoyo para la evaluación de impacto que acompaña a la revisión de la Directiva 1999/62/CE).

La OP3 (con las variantes a) y b)) incluye medidas adicionales para los vehículos ligeros centradas asimismo en la congestión interurbana (OP3a y 3b) y las emisiones de CO₂ y contaminantes de todos los vehículos (únicamente OP3b).

Por último, la OP04 haría obligatorias las tasas de externalidad aplicables a los vehículos pesados y eliminaría gradualmente, para todos los vehículos, la posibilidad de recurrir a sistemas de tarificación de base temporal, de forma que solo quedarían disponibles los sistemas basados en la distancia.

Las opciones segunda, tercera y cuarta también incluían la posibilidad de reducir los impuestos anuales sobre vehículos pesados por debajo de los niveles mínimos actuales fijados por la Directiva en caso de que se les aplique la tarificación basada en la distancia en el Estado miembro en cuestión. La evaluación de impacto estableció que, dependiendo de las opciones elegidas por los Estados miembros también en relación con el recurso al cobro por la distancia recorrida en carretera, la posibilidad de reducir los impuestos sobre vehículos podría reducir la carga de los transportistas en cerca de 2 000 millones de euros (frente a los aproximadamente 3 000 millones que actualmente se pagan en impuestos a los vehículos pesados).

La evaluación de impacto, suponiendo una sustitución de los actuales sistemas de tarificación de base temporal por otros basados en la distancia recorrida, de las opciones OP2 a OP4 (cuya alternativa, para los Estados miembros, es no cobrar), demostró claramente que la OP4 es la opción más eficaz, pero que sus beneficios tendrían los costes más elevados. La OP1 solo podría contribuir a la consecución de los objetivos de manera muy limitada, si bien sin prácticamente ningún coste. Las opciones OP2 y OP3 eran más equilibradas en cuanto a sus impactos económicos, sociales y medioambientales y alcanzarían esos resultados a un coste razonable.

La evaluación de impacto determinó que la variante OP3b, que incluía la diferenciación de las tasas para los vehículos ligeros en función de sus emisiones de CO₂ y de otros contaminantes, era la opción preferida, posiblemente complementada con la obligación de imposición de tasas por los costes externos en por lo menos parte de la red a los vehículos pesados, y la eliminación gradual de la imposición de base temporal aplicable a los vehículos ligeros a lo largo de un período suficientemente prolongado. Son estas las medidas seleccionadas en la presente propuesta, que se sitúa, por consiguiente, entre la OP3b y la OP4, pero más cerca de la OP4.

Las opciones OP3b y OP4 reducirían los costes de congestión entre un 2,5 % y un 6 %, o entre 9 000 y 22 000 millones EUR hasta 2030, aportarían ingresos de peaje adicionales de entre 10 000 y 63 000 millones EUR al año y contribuirían a aumentar la inversión en carreteras entre un 25 % y un 260 %, en comparación con el escenario de base.

Gracias a ellas, las emisiones de CO₂, NO_x y partículas procedentes del transporte por carretera se verían significativamente reducidas. Ello tendría un impacto positivo en la salud pública, proporcional a la reducción de la contaminación atmosférica, y resultaría en ahorros de costes de entre 370 millones y 1 560 millones EUR relativos a la contaminación atmosférica y la siniestralidad hasta 2030, expresados en valores actuales.

Las opciones OP3b y OP4 permitirían generar entre 62 000 y 152 000 nuevos empleos en caso de que apenas el 30 % de los ingresos adicionales de los peajes se reinvirtiera en el mantenimiento de carreteras. Además, todas las opciones contribuirían a la igualdad de

tratamiento de los ciudadanos de la UE al reducir a la mitad el precio de las viñetas de corta duración.

La opción OP3 (a y b) aumentaría los costes de transporte de mercancías en un 1,1 %, mientras que los costes de transporte de pasajeros permanecerían inalterados. En la opción OP4, los costes del transporte de pasajeros y mercancías podrían aumentar entre un 1,3 % y un 2 %, dependiendo de la adopción por los Estados miembros de la tarificación basada en la distancia (incluidos potencialmente los que actualmente no imponen tasas a determinadas categorías de vehículos). Las autoridades tendrían que sufragar el coste de la implantación de nuevos sistemas de peaje o de ampliación de los existentes, lo que ascendería, para el conjunto de los Estados miembros interesados, a entre 2 000 y 3 700 millones EUR hasta 2030. La ampliación de la tarificación vial a otras partes de la red y a nuevos grupos de usuarios aumentaría los costes de conformidad para los usuarios de la carretera entre 198 y 850 millones EUR al año a partir de 2025.

El impacto en las PYME, incluido todo el sector del transporte por carretera, sería limitado, ya que las tasas viarias representan tan solo un pequeño porcentaje del total de los costes de transporte. Cualquier incremento de los costes se repercutiría a los clientes, o podría compensarse a través de reducciones fiscales, permitidas gracias a la modificación del capítulo II de la Directiva sobre la fiscalidad de los vehículos.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La propuesta permitiría a los Estados miembros reducir gradualmente los impuestos anuales con que gravan a los vehículos pesados de transporte de mercancías cuyo peso máximo en carga autorizado es superior a 12 toneladas. Este cambio, junto con la eliminación gradual propuesta de las tasas de base temporal, podría asegurar la transición sin sobresaltos desde un sistema de impuestos y tasas a tanto alzado a otro sistema más progresivo, proporcionado y adaptable de cobro basado en la utilización.

La reducción en el impuesto de vehículos pagada por el uso de vehículos pesados de transporte de mercancías por los transportistas (que son en todos los casos PYME y en la mayoría de los casos micro-empresas) podría servir de compensación al incremento potencial de las tasas viarias relacionado con la aplicación de sistemas basados en la distancia recorrida.

En cuanto tal, la iniciativa podría tener alguna incidencia positiva en la competitividad del sector del transporte de mercancías gracias a la reducción del coste de propiedad para los agentes en los Estados miembros, que decidan bajar el impuesto sobre vehículos. Si después de un periodo transitorio el Estado miembro opta por fijar el impuesto en 0 EUR, esto reduciría también la carga reguladora y administrativa.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La presente propuesta no tiene ninguna incidencia en el presupuesto de la Unión.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

El informe de evaluación de impacto enumera un conjunto de siete indicadores principales que se utilizarán para acompañar los progresos en relación con los principales objetivos estratégicos: la evolución de las emisiones de CO2 de los vehículos pesados de transporte de mercancías; el estado de la infraestructura de carreteras de peaje; la proporcionalidad y la cobertura de los costes sociales por las tasas viarias; y el nivel de congestión de la red interurbana en la UE.

A fin de analizar el impacto de la legislación sería necesario proceder a una evaluación en profundidad una vez todas esas modificaciones se hayan introducido progresivamente. El plazo adecuado para esa evaluación sería de cinco años desde el inicio de la plena aplicabilidad del nuevo marco jurídico. Los efectos de las etapas intermedias podrían evaluarse antes.

- **Documentos explicativos (en el caso de las Directivas)**

Teniendo en cuenta el ámbito de aplicación de la propuesta, y el hecho de que solo se modifica la Directiva 1999/62/CE, que todos los Estados miembros han transpuesto ya plenamente, no parece justificado ni proporcionado exigir documentos explicativos.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

La propuesta contiene los siguientes elementos:

Capítulo II - Título

El título del capítulo II se ha ajustado para reflejar que únicamente los vehículos pesados de transporte de mercancías están afectados por las disposiciones del capítulo tras la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva, de conformidad con la enmienda paralela de las demás disposiciones de la Directiva.

Artículo 3 - Ámbito de aplicación de los impuestos sobre vehículos

La primera frase del apartado 1 se modifica para corregir la referencia al artículo 1, letra a), de la Directiva modificada en lo relativo a su ámbito de aplicación.

Anexo I

Se propone subdividir el anexo I en una serie de cuadros sucesivos, que reflejen el descenso gradual de los tipos mínimos a lo largo de cinco años. El primer cuadro corresponde a los términos actuales del anexo I, mientras que los otros cinco cuadros contienen cifras correspondientes, cada una de ellas con una reducción del 20 % respecto a los tipos actuales, si procede¹⁰.

¹⁰ Naturalmente, no se propone modificar los tipos mínimos fijados actualmente en 0 EUR.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, en lo relativo a determinadas disposiciones en materia de impuestos sobre vehículos

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 113,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo¹¹,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹²,

De conformidad con un procedimiento legislativo especial,

Considerando lo siguiente:

- (1) En su Libro Blanco de 28 de marzo de 2011¹³, la Comisión establecía el objetivo de avanzar hacia la aplicación plena de los principios del «usuario pagador» y de «quien contamina paga», para generar ingresos y asegurar la financiación para futuras inversiones en transportes.
- (2) Por naturaleza, los impuestos anuales sobre vehículos son pagos sin contrapartida, vinculados al hecho de que el vehículo está matriculado a nombre del contribuyente durante un periodo determinado, y, en cuanto tales, no reflejan ningún uso especial de la infraestructura. Por razones parecidas, los impuestos sobre vehículos no son eficaces a la hora de incentivar operaciones más limpias o más eficientes, o de reducir la congestión.
- (3) Los peajes, directamente vinculados al uso de la red viaria, están notablemente mejor concebidos para lograr estos objetivos. De conformidad con el artículo 7 *duodecies* de la Directiva 1999/62/CE, los Estados miembros que introduzcan peajes podrán conceder una compensación adecuada a los transportistas nacionales.
- (4) La aplicación de impuestos sobre vehículos supone un coste que de momento ha de recaer en el sector, de todos modos, incluso si el cobro de los peajes es competencia de los Estados miembros. Así pues, los impuestos sobre vehículos pueden resultar un obstáculo para la introducción de los peajes.
- (5) En consecuencia, debe permitirse a los Estados miembros un margen mayor para reducir los impuestos sobre vehículos, más concretamente mediante la reducción de

¹¹ DO C , , p. .

¹² DO C , , p. .

¹³ Libro Blanco de 28 de marzo de 2011 – Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible (COM (2011) 144 final).

los valores mínimos establecidos en la Directiva 1999/62/CE. Con el fin de minimizar el riesgo de distorsiones de la competencia entre operadores de transporte establecidos en distintos Estados miembros, dicha reducción debe ser gradual.

(6) Procede, por tanto, modificar la Directiva 1999/62/CE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 1999/62 se modifica como sigue:

- 1) El título del capítulo II se sustituye por el siguiente:
«Impuestos sobre vehículos pesados de transporte de mercancías»;
- 2) En el artículo 3, apartado 1, la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:
«Los impuestos sobre vehículos contemplados en la letra a) del artículo 1 son los siguientes»;
- 3) El anexo I se modifica tal como se indica en el anexo de la presente Directiva.

Artículo 2

1. Los Estados miembros pondrán en vigor, a más tardar el , las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente*